TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 25 kwietnia 1935 r. | NR. 12

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy**, ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415. — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Odezwa Izby w sprawie Pożyczki Inwestycyjnej

Rząd Rzeczypospolitej, otworzył w dniu 10 kwietnia br. subskrypcję na Pożyczkę Inwestycyjną w wysokości narazie 100.000.000 złotych w złocie. Suma ta podwyższona zostanie w miarę potrzeby o dalsze 50.000.000 złotych w złocie.

Pożyczka obecna ma specjalne przeznaczenie. Jak głosi sama jej nazwa, ma być ona całkowicie obrócona na cele inwestycyjne, aby w ten sposób dać możność zatrudnienia największej ilości bezrobotnych i to w pracach najbardziej dla gospodarki państwowej niezbędnych i pożytecznych. W pierwszym rzędzie chodzić będzie o rozbudowę i naprawę dróg bitych, regulację dróg wodnych i wykonanie takich robót regulacyjnych na rzekach w górskich połaciach kraju, aby zażegnać powtórzenia kataklizmu powodzi, która w roku ubiegłym przyniosła olbrzymie straty gospodarstwu państwowemu i wymagała znacznych ofiar ze strony społeczeństwa dla ulżenia niedoli nawiedzonych tą klęską współobywateli.

Dokonanie tych robót nie jest możliwe z normalnych dochodów Skarbu Państwa w ramach budżetu. Konieczność zaspokojenia wspomnianych potrzeb państwowych, a zwłaszcza konieczność zmniejszenia bezrobocia, a przez to podniesienia siły nabywczej znacznej ilości obywateli Rzeczypospolitej odbić się również powinno na ożywieniu tętna życia gospodarczego w innych dziedzinach. Innemi słowy, obywatel polski, a przedstawiciele sfer gospodarczych, zatrudnionych w przemyśle i handlu w szczególności, współdziałając w realizacji pożyczki, przyczyniają się do ożywienia własnych obrotów i podniesienia rentowności swych własnych przedsiębiorstw.

Znane są powszechnie warunki obecnej pożyczki. Podkreślić z całą stanowczością jeszcze raz należy, że poza znaczeniem społecznem, daje ona również wiele korzyści jako papier lokacyjny.

Pożyczka Inwestycyjna znalazła już należytą ocenę u najwybitniejszych przedstawicieli sfer gospodarczych. Cały szereg organizacyj gospodarczych na terenie Rzeczypospolitej ustosunkował się już pozytywnie do samej sprawy subskrypcji. *Zrzeszenia handlowe ogólnokrajowe,* zapowiedziały ustalenie orjentacyjnych norm subskrypcji dla przedsiębiorstw handlowych w całym kraju w wysokości conajmniej 50 proc. analogicznych norm, które obowiązywały swego czasu przy Pożyczce Narodowej, i to z zastrzeżeniem wpłat całej sumy pieniędzmi, względnie 100 proc. norm Pożyczki Narodowej, w wypadku skorzystania z prawa częściowych wpłat obligacjami Pożyczki Narodowej.

Sfery gospodarczo - portowe Gdyni zaleciły już firmom, zrzeszonym w Radzie Interesantów Portu, zastosowanie przy subskrypcji Pożyczki Inwestycyjnej następujących norm minimalnych: 8 proc. od obrotu roku 1934, oraz 6 proc. od dochodu roku 1934. Spodziewać się należy, że sfery gospodarcze okręgu Izby przyjmą gremjalnie udział w realizacji pożyczki, dając tem samem wyraz należytego zrozumienia dla akcji, mającej na celu przyczynienie się do złagodzenia ciążącego nad życiem gospodarczem Polski kryzysu.

Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni ze swej strony zaleca wszystkim Zrzeszeniom Gospodarczym swego okręgu, aby przyczyniły się w sposób jaknajwydatniejszy do skłonienia swych członków do subskrybowania pożyczki, wskazując jednocześnie na konieczność rozwinięcia energicznej akcji wobec zapowiedzianego zamknięcia subskrypcji w dniu 10 maja br.

Zadania Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni

(Przemówienie Prezesa Izby p. Stanisława Tora, na konferencji prasowej w dniu 26-go kwietnia 1935 roku).

Rzut oka na mapę Polski wskazuje, iż okręg Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni zajmuje osobliwe miejsce. Osobliwość ta polega w znacznej mierze nietylko na wiodącej przez ten okręg drogi ku morzu dla całego gospodarstwa polskiego, lecz i na rzucającem się w oczy specjalnem położeniu geograficznem, a mianowicie, że prawie 2/3 granic okręgu izbowego są granicami Państwa Polskiego. Okoliczność ta nakłada specjalne obowiązki właśnie na nas okręg izbowy. Jednym z głównych kardynalnych obowiązków powiedziałbym będzie ten, byśmy zadośćuczynili niezmiennym prawom fizyki, które orzekają, iż ściana pomiędzy dwiema komorami ulega przesunięciu w tym kierunku, w którym jest większy nacisk. Z tego więc względu praca Izby Gdyńskiej musi być bardziej wszechstronną i intensywną, niż jakiegokolwiek innego okręgu izbowego w Polsce. Tak więc dla innych okręgów izbowych zagadnienia parcelacji, budowy dróg kołowych itp. mogą być przedmiotem mniejszego zainteresowania, natomiast dla naszego okręgu jest to sprawa dużej wagi, decydująca o podniesieniu poziomu i intensywności gospodarczej okręgu. Po tej ogólnej uwadze, chciałbym przejść do spraw poszczególnych. Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni, jak wiadomo, obejmuje cały teren Pomorza oraz Bydgoszcz, Inowrocław i dwa powiaty nadnoteckie: wyrzyski i szubiński. W ten sposób zespolono terytorja gospodarczo ku sobie ciążące, a pozatem wiążące się niewątpliwie z morzem i portem gdyńskim. Zdobyło już sobie prawo obywatelstwa określenie Pomorza jako pomostu, łączącego całe nasze Państwo z morzem. A więc Izba Gdyńska poza pracą nad reprezentowaniem interesów przemysłu i handlu, stać musi na straży gospodarczych interesów całej Polski. związanych z morzem i służyć za źródło informacyj dla sfer zainteresowanych handlem morskim z całego obszaru R. P. Z tych podwójnych zadań, jakie Izba Gdyńska spełniać musi, wynika jej odmienna konstrukcja wewnętrzna, a mianowicie istnienie trzech sekcyj: przemysłowej, handlowej i żeglugowo-portowej, przyczem o ile dwie pierwsze reprezentują interesy przez ich nazwę określonych sfer gospodarczych okręgu, o tyle trzecia żeglugowo-portowa, pomimo, że wchodzą do niej przedstawiciele sfer żeglugowo-portowychześrodkowanych w Gdyni, swą działalnością sięga daleko poza obręb okręgu w głąb kraju, a z drugiej strony obejmuje dziedzinę interesów polskich za morzem.

Dzięki specyficznym warunkom gospodarczym okręgu Izby, a zwłaszcza dzięki pomyślnemu położeniu, wynikającemu z bliskości do morza, okręg izbowy zajmuje poważne miejsce w ogólnopolskim wywozie zagranicę.

Zaznaczyć przytem należy, iż wywóz ten, zgodnie z przeważnie rolniczym charakterem okręgu, obejmuje w pierwszym rzędzie produkty rolnicze, względnie produkty przemysłu spożywczego.

Kilka zaledwie liczb w sposób dobitny potwierdza ten stan rzeczy. Naprzykład bekony, dobrze nam znany produkt wywozu na rynek angielski, a tranzytem przez ten rynek do dalszych krajów zamorskich — w ponad 25% stanowią produkcję warsztatów okręgu izbowego.

Udział masła z okręgu Izby w ogólnym wywozie polskim wynosi około 25%, cukru 61%.

Dalej, poważny ilościowo, aczkolwiek mniej cenny artykuł, jak wiklina, w wywozie z Pomorza stanowi około 40% ogólnego wywozu.

Przechodząc do przemysłu, podkreślić należy udział w wywozie wytwórni wyrobów żeliwnych, maszyn rolniczych, obuwia gumowego, mebli, a taki artykuł, jak listwy do ram w 90% wywozu jest wyrabiany na Pomorzu.

Przytoczenie kilku liczb powyższych w ramach tego przemówienia z natury rzeczy musi być ograniczone, nie mniej jednak jest ono wymownem świadectwem powagi udziału Pomorza w zagranicznych obrotach handlowych ogólnopolskich.

Stąd jednak natychmiast wysuwają się konsekwencje dla działalności samej Izby.

Dla nikogo nie jest tajemnicą, jak wielkie trudności piętrzą się przed nami w dziedzinie utrzymania stosunków handlowych z zagranicą.

Reglamentacja handlu zagranicznego ogarnęła za nielicznemi wyjątkami, niemal wszystkie kraje świata.

Niema dnia, aby w tem lub innem państwie nie zostały wydane jakieś nowe zarządzenia, czy to w zakresie kontyngentów

przywozowych, czy obrotu kompensacyjnego, czy obrotu dewizowego, czy stawek celnych itd. itd.

Wszystkie te przemiany stanowią i stanowić muszą przedmiot czujnej uwagi Izby, gdyż w zakres jej bezpośrednich obowiązków wchodzi informowanie sfer gospodarczych okręgu Izby o tych wszystkich przemianach i dopomożenie im w zorjentowaniu się w wytwarzającej sytuacji.

Z przytoczonych wyżej liczb, dotyczących obrotu produktami rolnictwa wynika konieczność nawiązania i rozbudowy kontaktów Izby z organizacjami rolniczemi, zarówno centralnemi, jak i pracującemi w jej okręgu.

Izba ze swej strony dołoży wszelkich starań, aby kontakt ten rozwijał się jaknajintensywniej w tem przeświadczeniu, że w ten sposób wspólnym wysiłkiem da się przezwyciężyć trudności, na jakie napotyka rolnictwo od szeregu lat.

W tem miejscu zaznaczyć wypada, że kontakt tego rodzaju już od szeregu miesięcy został nawiązany na odcinku stosunków gospodarczych polsko - gdańskich, w tej jego części, która dotyczy zbytu produktów rolnictwa pomorskiego na rynku gdańskim.

Podkreślić przytem należy, że pomimo istniejących tarć i trudności, rynek gdański dla zbytu produkcji rolnej ma wielkie znaczenie, zwłaszcza jeśli się zważy, że dostawy produktów rolnych uskutecznia się przedewszystkiem z terenu sąsiadujących z Gdańskiem powiatów Pomorza i tylko w wypadkach niepokrycia przez nie ustalonych kontyngentów, w dostawach biorą udział inne połacie kraju.

Jeśli na ten odcinek prac Izby zwracam specjalną uwagę, pomijając z musu szereg innych, to czynię to rozmyślnie dlatego, że, jak wiadomo, zagadnienie zbytu produkcji na rynkach obcych, przy ograniczonych kryzysem możliwościach konsumcyjnych wewnątrz kraju, stanowi zagadnienie wagi pierwszorzędnej o znaczeniu ogólno - państwowem.

Czynię to jeszcze dlatego, że w należytej organizacji zbytu wytwórczości warsztatów gospodarczych okręgu Izby widzę najtrwalszą rękojmię podniesienia ich położenia i przystosowania do wytworzonych nowych warunków bytu.

Uprzytomnić sobie bowiem należy, że przeobrażenia gospodarcze, jakim uległy ziemie, wchodzące w skład okręgu izbowego, są może bardziej zasadnicze i skomplikowane niż w innych częściach kraju, gdyż za czasów zaborów cały niemal obrót towarowy Pomorza miał kierunek ze wschodu na zachód i odwrotnie.

Obecnie obrót ten został przestawiony na kierunek północ — południe i vice versa, stosownie do przeobrażeń nietylko lokalnych, lecz i obrotu gospodarczego pozostałych części kraju.

Zrozumiałem więc jest, jakim komplikacjom ulec musiały warunki produkcji i obrotów towarowych.

Poważnym i wciąż wzrastającym w swem znaczeniu czynnikiem w dokonywujących się przemianach jest nasz port — Gdynia.

Sprawy, dotyczące Gdyni, stanowią, jak już wspomniałem, specjalną dziedzinę działalności Izby. Kompleks zagadnień z nią związanych wzrasta w miarę wzrostu znaczenia tego portu dla całokształtu życia gospodarczego Polski wogóle.

Dla zilustrowania tego stanu rzeczy przytoczę zaledwie kilka liczb, uwypuklających wzrost tego znaczenia.

W roku 1934 ogólny przywóz do Polski wyniósł 2.555.329 ton, (wartości 798.756 tysięcy złotych), z czego na Gdynię przypadło 776.161 ton, (wartości 385.176 tysięcy złotych), innemi słowy 30,4% całego przywozu pod względem ilości i 48,2% pod względem wartości.

Koniecznem jest przy tem zaznaczyć, że w porównaniu do roku poprzedniego procentowy udział Gdyni w przywozie pod względem ilości spadł o 5,5% natomiast pod względem wartości wzrósł o 18,6%.

Wywóz ogólnopolski za rok 1934 wyniósł 14.558.500 ton (o wartości 975.348 tys. złotych) w tem przez Gdynię 5.947.682 ton (o wartości 269.544 tys. złotych) czyli stanowił 40,9% całości wywozu pod względem ilości towarów (a 27,6% pod względem wartości). Pod względem procentowym udział, w porównaniu do roku poprzedniego, w ogólnym wywozie wzrósł o 2,5% pod względem ilości (o 2,7% pod względem wartości).

Do tych ogólnych, jak widzimy, bardzo wysokich liczb, dostosowany powinien być wysiłek wszystkich czynników, pracujących w porcie, a więc i Izby Przemysłowo-Handlowej.

Rozwój Gdyni odbywa się na naszych oczach, dla nikogo z nas nie jest tajemnicą, że rozbudowie technicznej portu i wzrostowi przeładunków nie towarzyszy w tem samem tempie rozwój jego, jako ośrodka handlowego.

Zwracano na to poważną uwagę, jest więc palącem zagadnieniem uczynić wszystko, aby tę dysproporcję stopniowo wyrównać.

Prace Izby zmierzają właśnie w tym kierunku.

Chciałbym przypomnieć o jednym z etapów pracy, który zbliża się już ku swej finalizacji.

Mam na widoku arbitraż bawełny.

Jak Panom wiadomo, dzięki stworzeniu specjalnych warunków ochrony celnej cała ilość bawełny, niezbędna dla krajowego użytku, sprowadzana jest przez port w Gdyni. —

Są to ilości poważne, w roku ostatnim przywieziono do portu bez mała 82 tysiące ton (w r. 1933 — 77,7 tysięcy ton).

Około 12% tej ilości przeszło przez nasz port tranzytem do państw Europy Środkowej, głównie do Czechosłowacji i w nieznacznych ilościach do państw Bałtyckich.

Utworzenie arbitrażu będzie miało jako konsekwencję bezpośrednie zatrzymanie w kraju znacznych sum, przyśpieszenie manipulacyj arbitrażowych i przyciągnięcie do portu gdyńskiego dalszych transportów tranzytowych.

W związku z dokonywaniem manipulacji arbitrażowej powstaną uzanse lokalne portu w Gdyni, co w dalszej konsekwencji spowoduje potrzebę otwarcia w Gdyni giełdy na bawełnę.

Już w chwili obecnej wyłania się zagadnienie utworzenia w Gdyni rynku handlu skórami, co połączone będzie ze swej strony z koniecznością wprowadzenia arbitrażu i na ten artykuł.

Mamy już, jak Panowie wiedzą, aukcje owocowe, których obroty mają tendencję rozwojową.

W tych warunkach coraz natarczywiej nasuwa się konieczność rozbudowy i technicznych ulepszeń w otwartej w roku zeszłym wolnej strefie, tym nieodzownym instrumencie rozwoju w sensie międzynarodowym każdego portu.

Naturalnem dążeniem rozwojowem portu gdyńskiego jest wytworzenie odpowiednich warunków dla przeładunku i wywozu drzewa i zboża, tych, po węglu, najpoważniejszych pozycyj wywozu polskiego.

Odpowiednie przystosowanie placów pod składowanie i załadunek drzewa jest już na ukończeniu; spodziewać się należy, że w ten sposób zostanie zahamowana tendencja spadkowa w wywozie drzewa przez Gdynię, jaka była do zanotowania w roku 1934.

Na właściwe drogi wywozu zboża przez Gdynię sprowadzi również niezawodnie realizacja decyzji budowy w porcie elewatora zbożowego, jest bowiem nie do pomyślenia, aby Państwo rolnicze, jakiem jest Polska, nie posiadało tego tak niezbędnego dla handlu zbożem urządzenia w postaci elewatorów zbożowych.

Liczyć się z tem należy, że elewator w Gdyni będzie tylko pierwszym w sieci elewatorów, jakie zbudowane będą w innych punktach, najbardziej tego potrzebujących.

W parze z rozwojem tranzakcyj handlowych idzie oczywiście praca nad ustaleniem uzansów portu gdyńskiego przystosowanych do specyficznych warunków naszych, jednak zawsze i niezmiennie opartych na zasadach sprawiedliwości i rozumu.

Zadaniem Izby będzie przyczyniać się do wytwarzania tych uzansów, ich skrzętnego rejestrowania i przestrzegania, aby były one respektowane.

Trzeba bowiem zawsze pamiętać, że o ile nie zostanie w sposób należyty zrozumiana przez wszystkie czynniki gospodarcze konieczność pielęgnowania i uprawiania wysokiej etyki kupieckiej, to najbardziej nowoczesne urządzenia portowe, najsprawniej funkcjonujące linje żeglugi nie zdołają z portu wytworzyć ośrodka handlu, na którym przedewszystkiem powinno zależeć.

Izba Gdyńska uważaćby musiała wykonanie swego zadania za chybione, gdyby w tym właśnie kierunku nie kładła specjalnego nacisku.

Uważałbym przemówienie moje za niekompletne, gdybym nie poruszył z Panami sprawy turystyki tj. ruchu przyjezdnych, tego zagadnienia specyficznego, a jednocześnie wszechstronnego dla całego okręgu izbowego, jak i dla nęcącego nas codziennie wybrzeża.

Sprawę tę pragnę poruszyć tembardziej, że jest ona niezmiernie aktualna i wymaga pomocy i zrozumienia Panów.

Zagadnienie turystyki w Polsce jest zagadnieniem nowem, do niedawna jeszcze istniały poważne wahania co do kierunku, w jakim rozwiązywać je należy.

Czy ma się tworzyć warunki niezbędne dla sprowadzenia do Polski turystów zagranicznych, czy też głównie zwrócić uwagę i wysiłki na rozwój turystyki krajowej.

Zwyciężył, jak Panom wiadomo, kierunek ostatni.

W naszych warunkach taka decyzja ma znaczenie podwójne; z jednej bowiem strony przyczynia się do propagandy morza i ziem pomorskich w najszerszych warstwach ludności polskiej, dopomagając jej do zrozumienia specjalnej wagi morza i Pomorza dla Polski, tak pod względem gospodarczym jak i politycznym, z drugiej zaś strony stwarza warunki podźwignięcia się naszej połaci kraju pod względem rozwoju gospodarczego.

Jeśli takie są tendencje rozwojowe turystyki na terenach bezpośrednio nas obchodzących, to zrozumiałą staje się konieczność przystosowania naszych miejscowości turystycznych i kąpielowych do wymogów, jakie im są stawiane.

Szerzyć więc należy zrozumienie pośród miejscowych czynników w ruchu turystycznym zainteresowanych, konieczności poniesienia pewnych ofiar finansowych na poczynienie ulepszeń, chociażby skromnych, ale odpowiadających wymaganiom kultury i opieki nad turystą.

Przygotowanie odpowiednich pomieszczeń i danie możności turystom odpowiednie-

go i nie drogiego odżywienia się, jest wymogiem najpilniejszym.

Przyczynienie się do stworzenia chociażby skromnych środków finansowych dla propagandy naszych miejscowości letniskowych, powinno być zrozumiane w tym sensie, że zainteresowane sfery przez to samo działają we własnym dobrze zrozumianym interesie.

Propaganda turystyczna naszego wybrzeża i wielu miejscowości Szwajcarji Kaszubskiej powinna w pierwszym rzędzie iść w kierunku zmiany tego rozpowszechnionego niestety przeświadczenia, że okres wycieczkowy i kąpielowy trwa jedynie w ciągu dwóch miesięcy — lipca i sierpnia, tymczasem jak dążyć należy do przedłużenia sezonu conajmniej na czerwiec i na połowę września.

Zebranie dowodów słuszności tego twierdzenia nie powinno nastręczać trudności, rzeczą propagandy będzie w społeczeństwie przeświadczenie to rozpowszechnić w sposób przekonywujący.

Jest to sprawa najbardziej paląca, sprawa dnia dzisiejszego.

Izba ze swej strony uważać będzie za swoje zadanie przestudjowanie możliwie wszechstronnie zagadnienia istniejących niedomagań i przedstawić je czynnikom miarodajnym.

Rezerwuję sobie możność zaapelowania w przyszłości do Panów, jako przedstawicieli opinji publicznej, w miarę podnoszenia poszczególnych spraw z zakresu turystyki.

Typy morskich połączeń okrętowych portu

Większe porty mają połączenia okrętowe z setkami i tysiącami innych portów morskich. Większość z tych połączeń powtarza się w ciągu roku, temi samemi, lub różnemi statkami, w prawidłowych odstępach lub nieregularnie, z awizami zgóry na pewien okres, lub bez takowych, z jednym ładunkiem, lub z różnemi ładunkami i t. d. Już z powyższego widać, jak potrzebna jest klasyfikacja takich połączeń, również dla celów praktycznych np. dla ustalania taryf i opłat, stawek frachtowych itp., gdyż dla celów praktycznie-ekonomicznych nie wystarczają klasyfikacje nawigacyjne żeglugi i według niej statków na wielką i małą lub przybrzeżną, oraz bardzo ogólnikowy podział statków na linjowce i trampy.

Tradycyjny podział połączeń na linjowe i na połączenia trampami oparty jest pozornie tylko na regularności zawijań, w rzeczywistości zaś na całym szeregu warunków. Jeśli jeden i ten sam statek przez pół roku, regularnie co 10 dni będzie zawijał do Gdyni po węgiel, ażeby udać się zawsze do tegoż samego portu, np. do Göteborga, to przez to linjowcem się nie stanie. Zgłoszenie zgóry wydaje się koniecznym warunkiem, ale mieliśmy już zgłoszenia statków linij regularnych — via Gdynia do portów Finlandji, które mimo systematycznego zgłaszania się statków na redzie — w braku ładunków, nie stworzyły linji. Z innej strony statki norweskiej okrężnej Vore Line, opartej o Antwerpję i dość regularnie 2 razy w miesiącu odwiedzające Gdynię — nie są zgłoszone urzędowo jako linjowce, nie awizują przyjazdów według rozkładu, a mimo to uprawiają żeglugę linjową. Dwa powyższe przykłady wskazują na to, że awizowanie zgóry przyjazdu jako linjowego nie może być jedynym warunkiem istnienia linji, jak też nie musi być koniecznym warunkiem jej istnienia.

Również t. zw. „dodatkowe“ statki linji przeczą pod niejednym względem zasadniczym warunkom żeglugi linjowej. Przyjazdy ich są zazwyczaj nieregularne; statki te awizuje się na jeden przyjazd, jak trampy; ładunek ich często również bywa jednolity, całookrętowy.

Przyjęcie dla linjowców mieszanego ładunku i w szczególności drobnicy w odróżnieniu od trampów, jakoby statków z masowym ładunkiem nie jest również właściwe. Pierwszą podróż wyjściową z Gdyni nowy linjowiec śródziemnomorskiej linji Svenska Lloyd, motorowiec „Gdynia“ odbył, zabierając stąd wyłącznie pełny ładunek węgla. Takież przykłady zachodziły ze statkami linji australijskiej Blue Funnel Line Alfreda Holta. A tramp „Poznań“ zabrał do portów Liberji poważny ładunek drobnicy. Na tych przykładach widać, że podział żeglugi na linjową i trampową konsekwentnie daje się przeprowadzić, mając na względzie tylko s a m e s t a t k i, ich drogę, zbieranie ładunku, awizowanie ich ruchu i jego regularność i t. d. Przy ocenie *połączeń* okrętowych *portu* natomiast, podział ich na linjowe i trampowe jest o wiele mniej dokładny, reprezentując nie typy, lecz bieguny. Między jednem lub wieloma w roku zawinięciami do portu typowego trampa, a dokładnym, jak w zegarku, przyjazdem dobrze zaprowadzonej samodzielnej, krótkiej, o częstych odjazdach, linji układa się cała rozmaitość statków, dochodzących do nas warunkowo, o ile ładunku nie przerzuci się w portach północno-morskich na statek dowozowy, statków dodatkowych, linjowców dowozowych, przesuwających daty przyjazdu i zawijających to raz to dwa razy, dla wyładowania i ładowania, zależnie od ilości ładunku do — i z Gdyni i Gdańska i od innych zgóry nieprzewidzianych czynników.

Przy analizie połączeń okrętowych portu, których najistotniejszą cechą jest przewożenie w określonych kierunkach towarów, poczty i pasażerów, na pierwszem miejscu należałoby

postawić kierunki połączeń, a nie typy żeglugi (trampy — linjowce), przyczem rozróżniać kierunki nie według klucza geograficznego, lecz według klucza *funkcji portu* względem swego obszaru ciążenia, oraz obszaru ciążenia innych większych portów.

Obszar ciążenia portu podzielić można*) na obszar periferyczny, zewnętrzny, do którego i z którego zdążają do portu towary bez jakiegokolwiek przeładunku. Ten obszar obejmuje najdalsze porty jak w żegludze linjowej (dalekie „bezpośrednie" linje), tak też trampowej.

Obszar pericentryczny, a dokładniej jego część morska, jest jakby dostępnem tylko drogą morską zapleczem portu. Obejmuje on porty, utrzymujące linje dowozowe do portu, będącego ośrodkiem obszaru pericentrycznego, czerpiąc z niego również z drugiej ręki przetwory i surowce, w żegludze linjowej i trampowej.

Obszar pericentryczny *innych* (np. większych północnoeuropejskich) *portów* rozciąga się również na nasz port, tak że większa część towarów typowego statku linjowego, kursującego pomiędzy naszym portem a danym większym portem północno - zachodniej Europy (np. Antwerpją) w ruchu wejściowym do nas jest towarem z przeładunku, a w ruchu wyjściowym od nas — towarem dla przeładunku w tym większym porcie (np. Antwerpji). W takich wypadkach właściwiej jest mówić o połączeniu okrętowem naszego portu w obszarze pericentrycznym owego portu (Antwerpji).

Oczywiście, pomiędzy trzema czystemi typami połączeń okrętowych: 1) własnego obszaru periferycznego; 2) własnego obszaru pericentrycznego i 3) obcego obszaru pericentrycznego, są przejścia we wszystkich możliwych odcieniach, w zależności od charakteru ładunku w jednym i drugim kierunku.

Rozróżnienie obszarów: periferycznego, pericentrycznego własnego i pericentrycznego obcego portu ma znaczenie tylko ze względu na drogę towaru, który dokonywa przeładunek w porcie — z obszaru periferycznego na obszar pericentryczny, lub odwrotnie, a w wypadku portu, znajdującego się w pericentrycznym obszarze innego portu — przeładunek z obszaru pericentrycznego tego portu na obszar pericentryczny danego portu (w tym wypadku już tylko zazwyczaj do zaplecza lądowego), lub odwrotnie z obszaru pericentrycznego naszego portu (zazwyczaj tylko — jego zaplecza lądowego) — przez nasz port do obcego portu, w którego obszarze pericentrycznym się znajdujemy.

Przykłady:

1. Droga towaru z obszaru periferycznego Gdyni do obszaru pericentrycznego Gdyni i to: a) morskiego, b) lądowego. Przykład ryżu niełuszczonego z Rangoon przeładowywanego w Gdyni: a) do statków z przeznaczeniem do Szwecji, b) do kraju do przeróbki i konsumcji.

2. Droga towaru z obszaru pericentrycznego Gdyni i to: a) morskiego, b) lądowego do obszaru periferycznego Gdyni. Przykład a: partja papieru z Helsinek przeładowanego w Gdyni do portów Lewantu. Przykład b: transport węgla z zaplecza lądowego Gdyni, przeładowany w Gdyni z przeznaczeniem do Buenos Aires, Aleksandrji, lub też portów skandynawskich.

3. Droga towaru z obcego portu, w którego obszarze pericentrycznym ze względu na ten towar Gdynia się znajduje — do Gdyni dla przeładunku na pericentryczny obszar Gdyni (zaplecze lub pericentryczny obszar morski. Przykład partji bawełny przeładowanej ze statku lub ze składu w Bremie i po przewiezieniu do Gdyni: a) przeładowanej ze składowaniem lub bez takowego do zaplecza lądowego, lub b) przeładowanej, zazwyczaj ze składu w mniejszej partji do Tallinna lub innego portu bałtyckiego. Podkreślić należy że wypadki b nie są częste u nas, lecz są częste tam, gdzie rozwinięty jest kabotaż do portów tegoż kraju, co port rozdzielczy, np. w Szwecji, gdzie linje przybrzeżne konkurują z kolejami przy rozdziale i dowozie towarów od i do większych portów.

4. Droga towaru z własnego obszaru pericentrycznego (zwłaszcza z zaplecza lądowego Gdyni), z przeładunkiem w Gdyni i dowozem morskim w obszarze pericentrycznym innego portu morskiego.

Przykład a): partja polskich, czeskich, węgierskich, rumuńskich towarów, ładowana w Gdyni na statek linji dowozowej do Antwerpji, gdzie towar się przeładowuje na statek oceanicznej linji — do Indyj Holenderskich. Przykład b): partja towaru z jednego z portów wschodnio bałtyckich przeładowana w Gdyni z temże przeznaczeniem co towar przykładu a). Wypadek b) należy do rzadszych.

Z powyższych przykładów widać, że jak w kierunku jakiegoś obcego portu mogą się odbywać przewozy różnego typu, tak też jedna linja może łączyć w sobie przewozy różnego typu, i to z reguły, a nie wyjątkowo. Tak, linjowe nasze połączenie z Hull ma charakter przewozów w periferycznym obszarze obu portów, gdyż w wyjściowym ruchu do Hull wysyłamy przeważnie towar do miejscowej angielskiej konsumcji i otrzymujemy również przeważnie towar miejscowej angielskiej produkcji. O wiele skomplikowańszą treść mają połączenia linjowe z Kopenhagą, oparte w dużej mierze na „przeładunkach" na jedyną linję dowozową Gdynia — Kopenhaga i na „doładunkach" z dalszych linij na inne dalsze linje zawadzające o Kopenhagę w drodze do Gdyni, i to samo w kierunku wyjściowym z Gdyni.

*) Porówn.: „Obszar ciążenia a zaplecze portu". Biul. Izby Nr. 6 z 25. II. 1935.

Nie można więc klasyfikować ani typowo linjowych połączeń okrętowych portu, ani trampowych połączeń według powyższego schematu, lecz zato można się posługiwać temi rozróżnieniami dla określenia indywidualnych cech każdego okrętowego połączenia portu. Tak, gdy port A i port B w swych stosunkach równomiernie reprezentują wzajemnie 4 kierunki, wyżej wyróżnione: peryferyczny wywozowy, peryferyczny przywozowy, pericentryczny obcy wywozowy, pericentryczny obcy przywozowy, — to mamy przed sobą specjalny typ stosunku między dwoma portami, który można nazwać *międzycentrowym (intercentrycznym).* Charakteryzuje go równorzędność i wzajemność połączeń. Do tego typu należą wzajemne stosunki Londynu i Antwerpji, Kopenhagi i Göteborga. Gdynia jak dotąd ma tego rodzaju stosunki jedynie ze Stockholmem, podczas gdy stosunki Gdyni z Hull charakteryzują raczej zwykłe przewozy wzajemne w obszarze peryferycznym. Oslo, które jeszcze jest zbliżone w stosunkach z Gdynią do typu Hull-Gdynia, z biegiem czasu zapewne będzie członem pary międzycentrowej Oslo — Gdynia podobnej do pary Stockholm — Gdynia.

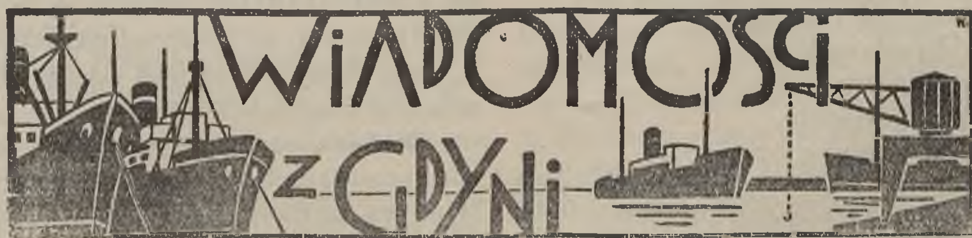
Przy przeglądzie rzeczywistych połączeń okrętowych portu dopiero wystąpi cała rozmaitość skombinowanych typów połączeń okrętowych. Na tle zasadniczego rozróżnienia połączeń w obszarze peryferycznym, pericentrycznym, i pericentrycznym obcym uwzględnić należy jako zasady dalszych rozróżnień lub podziału rodzaj towaru (drobnica, określone towary masowe, ważne surowce itd.) charakter przewozu (okresowy, sezonowy, jednorazowy, w partjach rozdzielonych na szereg odjazdów lub przyjazdów, całookrętowy, zajmujący część okrętu), rodzaj przeładunku w porcie swoim lub obcym (1. ze statku na statek, czyli t. zw. ex-ship, chociażby towar przejściowo był na brzegu lub barkach portowych, 2. ze składu, lub na skład dla dalszego przewozu za nowym konosamentem, 3. z tworzeniem nowych partyj towaru w porcie przeładunkowym).

Przegląd rzeczywistych połączeń okrętowych portu, tak ujęty, z uwzględnieniem indywidualnej charakterystyki każdego połączenia ma między innemi duże znaczenie praktyczne, wyznaczając i charakteryzując możliwe przez dany port *drogi eksportu i importu, w komunikacji bezpośredniej* (połączenia we własnym obszarze peryferycznym) lub z przeładunkiem w obcym porcie (linje dowozowe w pericentrycznym obszarze obcego portu).

Konkurencja dalszych linij bezpośrednich z dowozowemi, oraz dowozowych linij przez poszczególne obce centra portowe — *między sobą* stanowią najżywotniejsze zagadnienie praktyczne przewozów morskich, widzianych pod kątem widzenia interesu określonego handlu (polskiego), przez określony ośrodek portowy (porty polskie). Interesy obcego handlu, korzystającego z tranzytu przez ten osrodek portowy są trzecim składowym elementem bazy określającej politykę portowo - żeglugową dla danego portu.

Praktycznie, dla interesantów ładunku, wzgl. jego przewozu połączenia zapewniające najlepsze korzyści handlowe przewozu, a więc taniość, pewność dla towaru, szybkość, możliwości kredytu i szereg drugorzędnych, lecz ważnych dla interesanta przewozu morskiego czynników handlowych decydują o wyborze połączenia okrętowego.

J. Klejnot Turski.



DNI PRZYJĘĆ U PREZESA IZBY.

Prezes Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni, Stanisław Tor, przyjmować będzie osoby, zainteresowane w sprawach izbowych, w poniedziałki i piątki od godz. 12-ej do 13-ej w lokalu Izby, Gdynia, ul. Świętojańska 56.

ZAPRZYSIĘŻENIE RZECZOZNAWCÓW IZBOWYCH.

W dniu 19 bm. Prezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, p. Stanisław Tor, zaprzysiągł w obecności Radców Izby pp. Juljana Rummla i Jerzego Hildta, następujące osoby:

p. Walentego Bednarskiego z Gdyni — w charakterze rzeczoznawcy dla mięsa i wyrobów masarskich na obwód portu gdyńskiego;

p. Feliksa Hassego z Pelplina — w charakterze próbobiorcy cukru i melasy dla Cukrowni Pelplin, S. A. w Pelplinie;

p. Wacława Mrozińskiego z Lidzbarka — w charakterze rzeczoznawcy dla drzewa na obwód Izby;

p. Włodzimierza Raczkowskiego z Gdyni — w charakterze maklera pozagiełdowego dla kupna i sprzedaży owoców i warzyw przy aukcjach owocowych w okręgu Izby;

p. Alfreda Szulca — inżyniera technologa z Grudziądza — w charakterze rzeczoznawcy dla kauczuku na obwód Izby;

p. Marjana Toczyskiego z Gdyni — w charakterze rzeczoznawcy win na obwód portu gdyńskiego.

Z RADY INTERESANTÓW PORTU.

Poza wyborem członków Zarządu R. I. P. na rok 1935, przedstawiających poszczególne związki, Walne Zebranie R. I. P. uchwaliło zaprosić na posiedzenia Zarządu z głosem doradczym na r. 1935 członka honorowego R. I. P. p. J. Rummla.

SĘDZIOWIE HANDLOWI PRZY SĄDZIE OKRĘGOWYM W GDYNI.

Pan Minister Sprawiedliwości postanowieniem z dnia 17 kwietnia 1935 r. mianował sędziami handlowymi w wydziale handlowym Sądu Okręgowego w Gdyni na okres trzech lat pp.:

Włodzimierza Tokarskiego,
Ludwika Modelskiego,
Andrzeja Wachowiaka,
Bolesława Kasprowicza,
Stanisława Rostkowskiego,
Franciszka Guttmana,
Hugona Pistela,
Antoniego Czoskę,
Zygmunta Wusaka,
Andrzeja Cienciałę,
Zdzisława Żegiestowskiego,
Władysława Gieysztora,
Łucjana Byczkowskiego,
Czesława Raczewskiego,
Stanisława Barskiego,
Władysława Rawicz - Szczerbo.

Kandydatury wyżej wyszczególnionych osób, w myśl obowiązujących przepisów zgłoszone były uprzednio przez naszą Izbę.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU W MARCU.

W marcu przepracowano godzin 12.483 min. 50 z zużyciem prądu 96.735 KW/h i przeładowano 233.780 t towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy 130% w tymże miesiącu sprawozdawczym w 1934 r., wykorzystanie dźwigów wyraża się liczbą 74,9% czyli w miesiącu sprawozdawczym wzrósł o 55,1%.

NOWY STATEK ŻEGLUGI POLSKIEJ

Dnia 24 kwietnia br. odbyło się uroczyste poświęcenie, oraz podniesienie bandery na statku „Hel", który dnia poprzedniego przybył po raz pierwszy do Gdyni. Uroczystość tą zaszczycili swoją obecnością Komisarz Rządu mgr. Fr. Sokół, Dyr. Urzędu Morsk. inż. St. Łęgowski, Dyrektor Naczelny Żeglugi Polskiej F. Kollat, oraz przedstawiciele miejscowych władz i prasy.

Podniesienia bandery dokonał Komisarz Rządu, a okolicznościowe przemówienie wygłosił Sołtys Gminy Hel.

Nowopoświęcony statek uruchomiony został przez Żeglugę Polską na linji Gdynia — Antwerpja. Statek „Hel" posiada taką samą konstrukcję, oraz wielkość jak statek „Puck", który, jak wiadomo, został uruchomiony na tejże linji przed kilkoma tygodniami.

IMPORT BAWEŁNY DO GDYNI W MARCU RB.

W marcu rb. przywieziono do Gdyni ogółem 6.360,8 ton bawełny, a w tem amerykańskiej 4.603,8 ton (3.902,8 ton bezpośrednio i 700,3 ton z przeładunkiem w innych portach), egipskiej — 1.063,6 ton (949,8 ton bezpośrednio i 113,8 ton z przeładunkiem), z innych krajów — 694,1 ton, wszystko z przeładunkiem w zachodnio-europejskich portach.

WYBORY PRZEWODNICZĄCYCH SEKCYJ BRANŻOWYCH KORPORACJI KUPIECKIEJ W GDYNI.

Na zebraniu sekcyjnem wybrani zostali pp.: Alfons Modelski jako przewodniczący Sekcji Branży Bławatniczo - Obuwianej; Józef Gierdalski jako zastępca. W Sekcji Branży Owocowej na przewodniczącego obrano p. Jana Kminikowskiego; na zastępcę p. Józefa Stanisława Krausa.

Wybory przewodniczących i ich zastępców pozostałych Sekcyj odbędą się na następnych zebraniach sekcyjnych (branży kolonjalnej i żelaznej). Zebrania te zwołane będą w dniach najbliższych.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA OPIEKI SPOŁECZNEJ O BIURZE POŚREDNICTWA PRACY DLA ROBOTNIKÓW PORTOWYCH W GDYNI.

W Dzienniku Ustaw R. P. nr. 23 z 31. III. 1935 r. opublikowane zostało pod poz. 153 Rozporządzenie Ministra Opieki Społecznej z 27. III. 35 o Biurze Pośrednictwa Pracy dla robotników portowych w Gdyni.



POROZUMIENIE CZTERECH TOWARZYSTW OKRĘTOWYCH DLA RUCHU PORTY WŁOCH — GDYNIA.

Według informacyj z Genui (Fairplay) włoskie towarzystwo S. A. N. I. S. (Italo - Somala), które od kilku miesięcy uruchomiło regularną komunikację na linji Genua — porty Sycylji — Gdynia — Stockholm, doszło do pełnego porozumienia z trzema innemi towarzystwami (Lauritzen — Kopenhaga, Svenska Lloyd — Göteborg i Det Forenede — Kopenhaga), które już przedtem utrzymywały regularną żeglugę na linji Sycylja — Gdynia i inne porty bałtyckie.

Nowy układ przewiduje minimalne stawki, wyłącza wzajemną konkurencję i ustanawia dwutygodniowe odjazdy dla każdej z 4 powyższych linij. Wynika stąd, że Gdynia otrzymuje na stałe 2 połączenia w tygodniu z portami Sycylji i prócz tego raz na dwa tygodnie połączenie z Genuą, gdyż linja S. A. N. I. S. rozpoczyna się, jak według dotychczasowego rozkładu, w Genui.

SYTUACJA OGÓLNA ŻEGLUGI NIEMIECKIEJ. SILNA KONKURENCJA NA BAŁTYKU.

Na posiedzeniu Nautischer Verein w Hamburgu czołowy mąż żeglugi niemieckiej, Staatsrat Essberger wygłosił przemówienie, stwierdzające trudną sytuację żeglugi niemieckiej. Stocznie wprawdzie mają zamówienia, jednakże pochodzą one przeważnie z zagranicy. Armatorzy niemieccy, prócz wypadków koniecznej zamiany statków, które muszą być rozebrane na złom, nowych statków nie zamawiają. W tych warunkach zapowiada się przyśpieszony proces zmniejszenia tonażu niemieckiego.

Specjalnie w stosunkach bałtyckich odczuwa się silna konkurencja, zwłaszcza sowiecka i angielska. Sporo przewozów zdołał przejąć Związek Sowiecki, angielscy zaś armatorzy, którzy kiedyś się trzymali zdala od bałtyckich przewozów, obecnie również biorą w nich coraz większy udział. Z tej strony więc perspektywy raczej się zwężają i można przewidywać na tym odcinku raczej znacznego zwiększenia unieruchomionego na nowo tonażu.

ZYSKI EKSPLOATACYJNE WOLNEGO PORTU W KOPENHADZE.

Według Scandinavian Shipping Gazette Towarzystwo Wolnego Portu w Kopenhadze ma wyznaczyć na r. 1934 dywidendę w wysokości 5 proc. Jest to o jeden procent więcej, aniżeli w roku 1933. W roku 1932, natomiast, nie wypłacono wcale dywidendy. W roku 1934 ruch tranzytowy był mniejszy niż w roku 1933, jednakże ogólny ruch towarowy był więcej ożywiony, co obok zastosowania jaknajdalej idących oszczędności pozwoliło na wypłacenie wyższej niż poprzedniego roku dywidendy.

OPŁATY KANAŁU SUEZKIEGO SĄ WCIĄŻ ZA WYSOKIE.

Opłaty za przejście przez kanał Suezki, po nieznacznej redukcji ich, wciąż jeszcze pozostają na wysokim poziomie, hamującym ruch przez ten kanał. Pewne większe przedsiębiorstwo żeglugi w swym raporcie rocznym wskazuje, że 11 proc. jego wpływów brutto pochłaniają opłaty za przejście przez kanał Lloyd Anversois. Statki handlowe włoskie płacą razem rocznie 50 mil. lirów za przejście przez kanał (Agenzia d'Italia) itd. Przeto z różnych stron rozlegają się głosy apelujące do towarzystwa - właściciela tego kanału o obniżenie opłat kanałowych.

NOWY TRANSATLANTYK HOLENDERSKI BUDOWANY BĘDZIE W HOLANDJI.

Jak wiadomo od dłuższego czasu w Holandji prowadzona jest dyskusja na temat uzupełnienia istniejącego transatlantyku „Statendam", zbudowanego u Harland'a i Wolffa w Belfaście — nowym statkiem. Po rozpatrzeniu ofert stoczni Harlanda i stoczni niemieckich obecnie zdecydowano oddać zamówienie stoczniom holenderskim, i to nie jednej lecz całemu szeregowi przedsiębiorstw. Kadłub zbudowany zostanie w Rotterdamie-Schiedam, maszyny główne we Vlissingen, pomocnicze mechanizmy w Stork-Hengelo. Zarząd miejski Rotterdamu miał głos przy podziale zamówień między poszczególne firmy. Ponieważ budowa nowego statku dochodzi do skutku za subwencję państwa, uważać można podział tego zamówienia jako szeroko zakrojone poparcie dla własnego przemysłu okrętowego Holandji.

O OBOWIĄZKU DYSKRECJI ZE STRONY EKSPEDYTORÓW TOWARU.

W fachowem piśmie „Deutsche Verkehrs-Nachrichten" w sprawie potrzeby dyskrecji ze strony ekspedytorów pracujących na zagranicę podane są następujące ciekawe informacje, mogące w miarę rozwoju naszego własnego handlu portowego również posiadać znaczenie dla gdyńskich stosunków.

„W ostatnim czasie otrzymujemy systematycznie pisemne zapytania, czy ekspedytor może być pomocnym swym klientom w wyszukiwaniu adresów. Oto przykład: Pewien ekspedytor portowy otrzymuje list od klienta z Londynu, który systematycznie sprowadza określony gatunek towarów z Niemiec, z prośbą o podanie mu uzupełniającej listy fabrykantów tego rodzaju towarów. Powstaje więc tak często stawiane pytanie: czy wolno ekspedytorowi, któremu, oczywiście, znani są poszczególni konkurenci w danej fabrykacji, służyć informacjami swemu klientowi, czy też nie?

W tej sprawie otrzymaliśmy w tych dniach od renomowej bremeńskiej firmy ekspedycyjnej list z upoważnieniem do ogłoszenia go w naszem piśmie. List, którego treść jest znacząca, brzmi:

Mamy na zlecenie klienta zagranicznego załadować partję towaru dla różnych odbiorców. Jeden z tych odbiorców zapytuje u nas pewnego dnia, czy nie moglibyśmy mu podać wytwórcę towarów, wysyłanych przez nas z Niemiec. Oczywiście, odmówiliśmy mu tego i zawiadomiliśmy o tem naszego zleceniodawcę, na co ten ostatni odpowiedział jak następuje:

Zwracam Panom w załączniku przysłane mi pismo firmy A. B. w Z. Treść pisma Panów przyjąłem z aprobatą do wiadomości i dziękuję Panom, żeście odpowiedzieli w myśl moich zasad. Witam z uznaniem takie postępowanie Panów, gdyż zamierzam wkrótce rozwinąć w dużych rozmiarach system sprzedaży bezpośrednio z Niemiec, a przy takim systemie powyższy wypadek mógłby się częściej powtórzyć. To też dużem uspokojeniem jest, jeśli można liczyć na dyskrecję swego ekspedytora.

Z tego widać jak słuszną jest zasada bezwzględnego przestrzegania tajemnicy handlowej przez ekspedytora.

PRZYDZIAŁ DEWIZ ZA TOWARY POLSKIE, EKSPORTOWANE DO HISZPANJI.

Zgodnie z przepisami obowiązującemi w Hiszpanji przydział dewiz na pokrycie należności z tytułu importu towarów zagranicznych następuje na podstawie podania wniesionego przez firmę importującą do Centrali Dewiz (Centro de Contratacion de Moneda).

W stosunkach wymiennych z Polską przydział dewiz za towary polskie nie napotyka na trudności, z zastrzeżeniem jednak, że odbiorca hiszpański dopełni wszelkich formalności przez Centralę wspomnianą wymaganych. Polscy eksporterzy winni przedewszystkiem pamiętać, że przydział następuje w 60 dni od daty wniesienia podania, a nie od daty faktury.

W związku z tem we własnym interesie muszą eksporterzy polscy wymagać od swego odbiorcy w Hiszpanji, by ten po odbiorze towaru jaknajszybciej wniósł udokumentowane podanie do Centrali Dewiz. O ile odbiorca zwleka ze złożeniem podania, tem samem opóźnia się nieraz poważnie termin przydziału dewiz, co zkolei powoduje reklamacje eksporterów polskich nieuzasadnione z punktu widzenia hiszpańskich władz dewizowych, które w stosunku do przywozu z Polski przestrzegają ściśle wyżej wskazanego 60-dniowego terminu przydziału dewiz. —

Eksporterzy polscy traktować winni kwestje te po kupiecku i bez stwierdzenia przekroczenia terminu przydziału dewiz, licząc od dnia wniesienia podania, nie mogą występować z reklamacjami, mogącemi zniechęcić Hiszpanję do stosunków wymiennych z Polską. Rynek hiszpański jest wypłacalnym i żadnych obaw pod tym względem niema. Uwzględniać trzeba tylko zgóry, że należność za dokonany eksport uzyskuje się w 2 miesiące od daty wniesienia do Centrali Dewiz udokumentowanego podania.

Przy każdej dostawie eksporterzy polscy winni polecać swemu odbiorcy, by możliwie prędko złożył podanie wraz z wymaganemi dowodami, oraz powiadomił eksportera o dacie, w której podanie zostało wniesione oraz numerze, za którym zostało przyjęte przez Centralę Dewiz, jak również nazwie instytucji bankowej pośredniczącej w tranzakcji. O ile po upływie 60 dni od daty podania dewizy nie zostały przedzielone, może eksporter polski zwrócić się do Poselstwa R. P. w Madrycie z prośbą o interwencję, przyczem wskazać winien oprócz danych uzyskanych od odbiorcy dokładny adres i nazwę firmy hiszpańskiej, wysokość należnej kwoty i walutę w jakiej należność miała być płatna, oraz rodzaj i nazwę towaru wyeksportowanego. Wszelkie reklamacje przed upływem przewidzianego przez Centralę Dewiz terminu nie będą mogły być przedmiotem interwencji ze strony Poselstwa.

Poselstwo R. P. w Madrycie.

NOWY SYSTEM DEWIZOWY W RUMUNJI

W wykonaniu dekretu, wprowadzającego nowy system handlu zagranicznego, Rumuński Bank Narodowy wydał komunikat w sprawie zastosowania z punktu widzenia dewizowego postanowień nowego systemu, który wszedł w życie z d. 10 marca r. b. — Treść komunikatu Rumuńskiego Banku Narodowego, podajemy poniżej w dosłownem tłumaczeniu, zwracając jednocześnie uwagę eksporterów polskich na fakt, że Polska posiada z Rumunją umowę, regulującą wymianę towarową.

„Na podstawie Dziennika Rady Ministrów Nr. 429 z dnia 5 marca b. r. dotyczącego reglamentacji handlu zagranicznego Bank Narodowy komunikuje, co następuje:

1) Bank Narodowy będzie zawiadamiał o wpływie dewiz wynikających z eksportu dokonanego po 10 marca b. r. bank autoryzowany, przez który zostały zainkasowane odnośne dokumenty eksportowe, lub też bank autoryzowany wskazany przez eksportera, o ile inkaso dokumentów nie zostało przeprowadzone przez który z banków autoryzowanych. W swojem zawiadomieniu Bank Narodowy będzie podawał sumę dewiz, któremi dany eksporter może rozporządzać w myśl art. III Dziennika t. zn. przy eksporcie nafty 40% wartości wywiezionego towaru, przy eksporcie innych artykułów zaś 60% wartości wywiezionego towaru.

2) Dewizy, oddane do dyspozycji eksporterów mogą być zużyte w sposób następujący:

a) na zapłatę towarów skontyngentowanych, na które zostały wydane pozwolenia przywozu po 10 marca 1935 r.

b) na zapłatę towarów nieskontyngentowanych, importowanych po 10 marca 1935 r.;

c) na zapłatę zaległości handlowych w proporcji maksimum 15% kwoty oddanej do dyspozycji eksporterowi.

Definicja „zaległości handlowe“ obejmuje wszystkie należności za towary skontyngentowane, importowane na zasadzie pozwoleń przywozowych, wydanych przed 15 listopada 1934 r. oraz należności za towary nieskontyngentowane, oclone przed tą datą.

W wypadku, kiedy układy clearingowe przewidują inne daty odróżnienia importu bieżącego od importu zaległego, daty ustanowione przez te układy będą respektowane.

d) na wypłaty prywatne zagranicą (studja, turystyka, względy zdrowotne, przewóz osób i t. d.) w proporcji maksimum 5% sum oddanych do dyspozycji eksporterom.

3) Reasumując, dewizy wynikające z eksportu dokonanego po 10 marca b. r. w ramach kwot 40% przy eksporcie nafty i 60% przy eksporcie innych towarów, mogą być używane, na podstawie wskazówek eksporterów, rozporządzających temi dewizami, w sposób następujący:

a) na zapłatę importu towarów skontyngentowanych, na które zostały wydane pozwolenia po 10 marca 1935,

b) na zapłatę importu towarów nieskontyngentowanych, wprowadzonych do Rumunji po 10 marca 1935,

c) na zapłatę zaległych należności handlowych (ale tylko w ramach 15% rozporządzalnych dewiz),

d) na wypłaty prywatne zagranicą (w ramach 5% rozporządzalnych dewiz).

Procedura uzyskiwania dewiz.

4) Osoby, starające się o dewizy na potrzeby importu bieżącego i na uregulowanie zaległości będą składać podania o przydział dewiz, wraz z odnośnemi dokumentami, jak dotychczas do banków autoryzowanych, które będą je przedkładały Bankowi Narodowemu do zbadania.

Bank Narodowy będzie zwracał bankom podania uznane za wystarczające i będzie dokonywał transferu, po przedstawieniu bordero lub dowodu negocjowania ze strony banku autoryzowanego.

5) Osoby, starające się o dewizy w celach prywatnych (studja, wyjazdy zdrowotne, turystyczne itp) będą składać podania wraz z dokumentami do banków. Te ostatnie będą je przesyłać komisji specjalnej, stworzonej w myśl dziennika Rady Ministrów Nr. 429 z 5 marca 1935 r., która funkcjonuje przy Dyrekcji Reglamentacji Handlu Zagranicznego w gmachu Banku Marmarosch Blank et Co.

Żadne podanie tego rodzaju nie będzie przyjęte przez Bank Narodowy.

Komisja będzie komunikowała bankom podanie zaaprobowane, które zkolei będą je przekazywały do Banku Narodowego w celu dokonania transferu.

Na prowincji, aż do nowych dyspozycyj, podania osób prywatnych będą składane do oddziałów Banku Narodowego, które będą je przesyłać Centrali, skąd będą przekazywane Komisji specjalnej do decyzji.

Dewizy z krajów, z któremi Rumunja ma clearingi.

Zgodnie z art. IV wyżej wym. dziennika Rady Ministrów. dewizy wynikające z eksportu do krajów. z któremi Rumunja posiada umowy clearingowe, będą używane, przy wszystkich rodzajach wypłat zagranicznych (import, zaległości i t. p.), stosownie do postanowień tych umów.

7) Co się tyczy kwot dewizowych, oddanych do dyspozycji eksporterów w celu negocjacji, to będą one odpowiadały kwotom ustalonym przez art. III. dziennika Rady Ministrów Nr. 429 z dn. 5 marca 1935, t. zn., będą wynosić 40% wartości eksportu nafty i 60% wartości innego eksportu, a to nawet

wówczas kiedy, według układów, kwoty w celu wykonywania różnych wypłat, przewidzianych w układach, są inne.

Jednak negocjacja dewiz przez eksporterów nie może mieć miejsca w wypadkach, kiedy przewidywania układów temu się sprzeciwiają.

Zaznacza się, że zostały wdrożone interwencje w krajach, z któremi istnieją umowy clearingowe, uniemożliwiające negocjację dewiz w celu dostosowania tych umów do nowego reżimu.

Publiczność zostanie poinformowana we właściwym czasie o rezultacie tych interwencyj.

8) W wypadku Austrji i Węgier, z któremi istnieją umowy clearingu prywatnego, tranzakcje będą dokonywane, aż do zmiany tych umów, w myśl ich brzmienia".

ZWYCZAJOWE KLAUZULE HANDLOWE W SZWECJI.

W celu zaznajomienia eksporterów polskich ze zwyczajowemi klauzulami handlowemi w Szwecji podajemy omówienie tych klauzul. Stosowane są następujące: f. o. b., f. a. s., franco wagon, franco miejsce przeznaczenia, c. i. f. lub c. a. f. c. and f. (z podaniem miejsca przeznaczenia).

Fob lub F. o. b. (free on board) z podaniem portu załadunkowego. Pisze się też po szwedzku: *„Fritt ombord"*.

Sprzedający zobowiązuje się:

1) Wysłać swoim kosztem towar do umówionego portu załadunkowego;

2) Załatwić załadowanie towaru na statek i opłacić wynikłe stąd koszty;

a) Według prawa szwedzkiego jednak zakres obowiązków sprzedawcy w tym względzie zależny jest od ustawodawstwa i obyczajów handlowych w miejscu załadowania. Natomiast koszty układania towaru wewnątrz statku („stoway") ponosi zazwyczaj kupujący.

b) Odnośnie opłat portowych, opłat eksportowych itp. niema w Szwecji ustalonych uzansów. Jednakże prawnicy uważają, że o ile opłaty te mają być uiszczone przed załadowaniem, to powinien ponosić je sprzedający, natomiast w razie gdy mają być uiszczone przed wyklarowaniem statku z portu, ponosi je kupujący.

3) Wydać odnośny konosament;

4) Ponosić ryzyko za towar. aż do chwili jego przeniesienia wewnątrz kadłubu (ew. pokładu) statku.

Kupujący ma obowiązek:

1) Zamówić statek lub potrzebne pomieszczenie na statku i zawiadomić sprzedającego o czasie, w którym statek będzie stał do dyspozycji tak, aby sprzedający mógł załadować towar w okresie ustalonym w umowie:

2) Ponosić ryzyko za towar od chwili, gdy towar dostał się wewnątrz rufy statku;

3) Zapłacić należną sumę wzamian za dokumenty (konosament i fakturę), o ile nie jest inaczej postanowione w umowie.

Klauzula „fob" oznacza pozatem w/g prawodawstwa szwedzkiego, że:

1) Sprzedający może, jeśli sprzedaż była umówiona za gotówkę, zabronić wydania towaru kupującemu przed uiszczeniem zapłaty;

2) Sprzedający ma prawo zaniechać wykonania umowy, o ile zapłata nie została uiszczona lub została opóźniona;

3) Jeśli kupujący ogłosił upadłość lub niewypłacalność lub wogóle okaże się niewypłacalnym, sprzedający ma prawo — nawet jeśli zobowiązał się udzielić kredytu — wstrzymać wydanie towaru kupującemu, aż do chwili wystawienia gwarancji na sumę kupna. Jednakże sprzedający nie może korzystać z prawa wstrzymania wydania towaru, jeśli konosament, nie będąc zaopatrzonym w klauzulę warunkującą, jak powyżej, jego cesję, został nabyty przez osobę trzecią w dobrej wierze;

4) Zgodność gatunkowości i ilości towaru z umową powinna być osądzona według stanu towaru w chwili jego załadowania na okręt;

5) Czas reklamacji odnośnie i ilości towaru zaczyna się dopiero od chwili nadejścia towaru do miejsca przeznaczenia;

6) Gdy dokumenty są przedstawione kupującemu, kupujący nie ma prawa odmówić zapłaty z powodu, że towar jeszcze nie nadszedł, albo, że kupujący jeszcze nie zdążył zbadać towaru, albo, że towar podczas podróży został uszkodzony lub zaginął.

To co wyżej powiedziano o odmowie zapłaty, odnosi się też do akceptowania weksli, o ile zapłata w tej formie była umówiona.

„Fritt vid fartygs sida" lub „F. A. S." (z podaniem portu załadunkowego). *(Franco pod bok statku).*

Sprzedający powinien:

1) Własnym kosztem wysłać towar do umówionego portu załadunkowego i transportować go pod bok okrętu bądź na wybrzeżu („quay"), przy którem okręt stacjonuje, albo na lichtugach do statku, jeśli ów nie stoi u brzegu:

2) Ponosić ryzyko za towar aż do chwili, gdy towar dostał się wewnątrz burty statku (mimo, że właściwie sprzedający wypełnił już swe zobowiązanie, dostarczając towar pod burtę statku).

Kupujący powinien:

1) Zamówić statek, albo odpowiednie pomieszczenie na statek oraz powiadomić sprzedającego o czasie, w jakim statek będzie do dyspozycji, tak, aby sprzedający mógł dostarczyć towar do statku w terminie ustalonym w umowie;

2) Zapłacić koszta załadowania towaru na statek;

3) Ponosić ryzyko za towar od chwili, gdy towar znalazł się wewnątrz burty statku.

„Fritt å banvagn“ (z podaniem miejsca odejścia wagonu), (po polsku *„Franco wagon“).*

Sprzedający ma obowiązek:

1) Zamówić wagon;

2) Załadować towar do wagonu w terminie umówionym;

3) Ponosić ryzyko za towar aż do chwili zakończenia ładowania.

Kupujący ma obowiązek:

1) Ponosić ryzyko za towar od chwili załadowania towaru do wagonu;

2) Ponosić wszelkie koszta transportowe od miejsca odejścia wagonu aż do miejsca przeznaczenia;

3) O ile nie zostało inaczej umówione, dokonać zapłaty wzamian za fakturę oraz list frachtowy, jeśli przez wręczenie ostatniego dokumentu kupującemu, prawo dyspozycji towarem przechodzi na niego.

Omówiona powyżej klauzula obejmuje pozatem, w/g prawa szwedzkiego, następujące obowiązki:

1) Sprzedający może przy kupnie za gotówkę przeszkodzić wydaniu towaru kupującemu inaczej niż za zapłatę;

2) Sprzedający ma prawo nie dokonać sprzedaży, jeśli zapłata nie zostanie uiszczona lub będzie opóźniona;

3) Jeśli kupujący ogłosił upadłość lub niewypłacalność, lub wogóle jest bez środków, sprzedający ma prawo — nawet gdyby przyrzekł kredyt, wstrzymać wydanie towaru kupującemu. aż do wystawienia przez tegoż gwarancji na sumę kupna;

4) Stan gatunkowy i ilościowy towaru powinien być osądzony w/g stanu towaru w chwili ukończenia załadowania;

5) Czas reklamacji odnośnie gatunkowości i ilości towaru zaczyna się dopiero w chwili nadejścia towaru do miejsca przeznaczenia.

Poselstwo R. P. w Sztokholmie.

RYNEK OBUWIA GUMOWEGO W HOLANDJI.

Od dłuższego już czasu warunki zbytu dla polskiego obuwia gumowego kształtują się w Holandji niekorzystnie, zwłaszcza wskutek wzmożonej ostatnio konkurencji obuwia gumowego rosyjskiego i łotewskiego. Obecnie przybywa nowy czynnik, który może wpłynąć hamująco na eksport polski mianowicie w Holandji uruchamia firma czeska Bata dwie fabryki, które częściowo mają być zatrudnione produkcją obuwia gumowego.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27 MARCA DO 7 KWIETNIA 1935 R.

AUSTRJA. Z dniem 1-go bm. weszła w życie zapowiedziana dawno podwyżka cła przywozowego na obuwie gumowe z poz. austrjackiej Taryfy Celnej Nr. 259a, a mianowicie ze zł kor. 120,— na zł kor. 180,— za 100 kg. Dotychczasowe związanie w wysokości zł. kor. 120,— w umowie handlowej z Francją zostało przez Austrję wypowiedziane i przestało obowiązywać z dniem 31 marca br.

BELGJA. Od dnia 21 marca rb. wprowadzone zostały kontyngenty na następujące artykuły:

poz. 496	Przędza ze sztucznego jedwabiu,
poz. 501	Tkaniny z jedwabiu naturaln.: krepowe,
poz. 501 bis	Tkaniny z jedwabiu sztucznego: krepowe.
poz. 502	Tkaniny z jedwabiu naturalnego: tiule i tkaniny do wyrobu filetów,
poz. 502 bis	Tkaniny z jedwabiu sztucznego: tiule i tkaniny do wyrobu filetów,
poz. 503	Tkaniny z jedwabiu naturalnego: tkaniny dziane,
poz. 503 bis	Tkaniny z jedwabiu sztucznego: tkaniny dziane,
poz. 509 bis	Tkaniny z jedwabiu sztucznego: inne tkaniny oddzielnie niewymienione,
poz. 510	Tkaniny z jedwabiu naturalnego: tkaniny z jedwabiu buretowego, niezawierające jedwabiu naturalnego czystego, ani wyczesków jedwabiu naturalnego,
poz. 511	Tkaniny z jedwabiu naturalnego: inne tkaniny osobno niewymienione.
poz. 611	Ubrania męskie niewymienione osobno.
poz. 612	Ubrania damskie, osobno niewymienione,
poz. 621	Krawaty wszelkie,
poz. 622	Kołnierzyki, mankiety, gorsy do koszul.

Pozwolenia w imieniu Min. Gospodarki wydaje Gen. Inspektor Przemysłu.

Centralny Urząd Dewizowy ogłosił przepisy wykonawcze do rozporządzenia o reglamentacji dewizowej, w myśl których ograniczeniom dewizowym podlegają tylko tranzakcje obcemi walutami i dewizami, posiadające charakter spekulacyjny. Natomiast wyłączone są z pod wszelkich ograniczeń tranzakcje, które posiadają charakter normalny i odpowiadają regularnym operacjom gospodarczym. Następnie zostały zniesione całkowicie ograniczenia dotyczące wywozu z Belgji banknotów i monet. Kontami w obcych walutach należącemi do osób przebywających zagranicą, osoby te mogą dysponować bez żadnego ograniczenia. Krajowcy mogą korzystać z tego rodzaju kont tylko w ramach ogólnych przepisów dewizowych. Przedsiębiorstwa, mające swą siedzibę na terytorjum belgijsko-luksemburskiem, które posiadają filję zagranicą, będą otrzymywały dewizy dla filji po wykazaniu, że chodzi tu o zapotrzebowanie dewiz na cele gospodarcze.

W Monitorze belgijskim z dnia 31 marca rb. ogłoszona została ustawa, przedłużająca uprawnienia przyznane królowi ustawami poprzedniemi w zakresie zarządzeń finansowych do 1 kwietnia 1936 r. Ustawa monetarna ogłoszona w tym samym Monitorze przewiduje ustalenie nowego parytetu franka, który nie będzie niższy niż 70, a wyższy niż 75% parytetu dotychczasowego. Dekret król. ustala bazę dla operacyj zakupu i sprzedaży dewiz zagranicznych, przyjmując za podstawę wagę czystego złota w 1 beldze — 0.150632 gr.

CZECHOSŁOWACJA. Z ważnością od 28. III. rb. zaszeregowany został przywóz chlorku magnezowego z poz. 600 a) do systemu pozwoleniowego.

Z powodu dalszego podniesienia się cen zbóż, obniżone zostały na kwiecień cła podatkowe na zboża w sposób następujący: pszenica orkisz 16 (dotąd 18), żyto 28 (30), jęczmień 28 (29), owiese 25 (26) Kc.

FINLANDJA. Min. Finansów zarządziło zmianę brzmienia §§ 6 i 9 w rozporządzeniu z dn. 1. 10. 34 r. dotyczącem wwozu koksu z krajów poza W. Brytanją

i Irlandją. Między innemi najważniejszą zmianą jest przepis dozwalający na sprowadzenie koksu niebrytyjskiego pochodzenia tylko w ⅓ (dotychczas ⅔) ilości importu koksu brytyjskiego, sprowadzonego przez poszczególnych importerów po dokonaniu przepisanych formalności.

Rząd finlandzki w celu ochrony zbytu krajowego żyta wniósł wniosek do parlamentu o wprowadzenie zakazu lub ograniczenie wwozu żyta. W układzie handlowym z dnia 18. 9. 34 r.. Finlandja przyznała Estonji zniżkę celną na żyto. Dobre urodzaje w Finlandji w roku 1934 uczyniły zbędnym import estońskiego żyta. Wobec powyższego toczą się w Tallinie narady finlandzko-estońskie, na których Finlandja dąży do zmiany umowy w tym kierunku, aby wykonanie jej nie szkodziło interesom fińskiego rolnictwa.

HOLANDJA. **Cement.** Okres skontyngentowania 1. IV. 35 — 1. X. 35. Lata bazowe bez zmian — 1931/32. Ustawowo przysługuje 50% wagi przeciętnego importu podczas lat bazowych (uprzednio przysługiwało 45% wartości).

Linoleum. Okres skontyngentowania 1. IV. 35 — 1. IV. 36. Okres bazowy 1. VII. 33 — 1. I. 34. Ustawowo przysługuje 50% wagi przeciętnego importu podczas okresu bazowego (uprzednio 35% wartości).

Saletra chilijska. Okres skontyngentowania 1. IV. 35. — 1. VII. 35. Lata bazowe bez zmian. — 1932/33. Ustawowo przysługuje 100% wagi przeciętnego importu podczas lat bazowych.

Ryż łuszczony. Okres skontyngentowania 1. IV. 35. — 1. IV. 36. Rok bazowy bez zmian 1932. Ustawowo przysługuje 50% ilości importu w roku bazowym (uprzednio 60% wartości).

Mąka ryżowa. Okres skontyngentowania 1. IV. 35. — 1. IV. 36. Lata bazowe bez zmian — 1932/33. Ustawowo przysługuje 100% wagi przeciętnego importu podczas lat bazowych (uprzednio przysługiwało 100% wartości).

Mąka żytnia. Okres skontyngentowania 1. IV. 35 — 1. IV. 36. Lata bazowe bez zmian — 1931/32. Ustawowo przysługuje 100% wagi przeciętnego importu podczas lat bazowych (uprzednio przysługiwało 40% wartości).

Rozszerzono zarządzenie kontyngentujące import **elektrycznego drutu izolowanego** na druty elektryczne w emaljowanej rurce.

Zniesiono dnia 1. IV. 35 skontyngentowanie importu **odkurzaczy i ich części.**

Opłata monopolowa od wwożonych do Holandji makuchów, która była w swoim czasie ustalona w wysokości hfl. 1,50 od 100 kg została zniesiona. Zamiast stałej opłaty będą co tydzień ustalone przez Ministra Spraw Ekonomicznych na podstawie orzeczeń komisji rzeczoznawców przy Monopolu Mąki opłaty w odniesieniu do poszczególnych rodzajów importowanych makuchów.

W dniu 3. IV. 35 ogłoszony został dekret o skontyngentowaniu wwozu superfosfatu z dniem 1. IV. 35 na przeciąg 3 mies. Kontyngent wynosi 100% przeciętnej ilości wwozu w miesiącach kwiecień, maj, czerwiec lat bazowych 1931 i 1932.

Kontyngent na przędzę ze sztucznego jedwabiu (patrz „Inf. Eksp." Nr. 8, str. 10) na okres od 1. III. 35 do 1. VI. 35 wynosi 70% przeciętnego przywozu podczas lat bazowych 1933/34. Kontyngenty są przydzielane importerom na cały okres kontyngentowy. Niewykorzystane nie są przenoszone na okres następny.

WŁOCHY. Na okres trzymiesięczny od 1 kwietnia do 30 czerwca br. podwyższone zostały kontyngenty importowe na niektóre surowce.

Surowce te, poniżej wymienione, dopuszczone będą do importu w ramach kontyngentów procentowych w stosunku do importu dokonanego w czasie od 1-go kwietnia do 30 czerwca 1934 r., na podstawie przedkładanych przez importerów kwitów celnych z tego okresu.

Odnośnie bawełny, celulozy, rud żelaza i ołowiu, łomu żelaznego oraz stalowego, kontyngenty procentowe zostaną ustalone w najbliższym czasie.

Nazwa towaru	poz. tar. celn.	kontyng. %
Oleje	126	50
Olej palmowy	133	50
Tłuszcze niewym. zwierzęce	137 a 2	50
Juta surowa	144 a	50
Włókna rośl. surowe	147 a	50
Szczecina surowa	214 a	50
Szczecina czyszczona	215 b	60
Miner. mangan i żelazo-mangan.	274	70
Łom żeliwny	279	60
Surówka zwykła	280 a	50
Stopy surowe (chrom. żel. krzem. mang.)	281 b,c,d,f,j	50
Nikiel i stopy	376 a	50
Cyna i stopy	383 a	60
Szlaka cynkowa	386 b	50
Fosfaty naturalne	565	50
Mika surowa	593	50
Grafit	601	70
Korale surowe	636 a	60
Perł. macica	637 a	60
Kości surowe	639 a	60
Odpadki celulozy	642 I a	35
Terpentyna	645	60
Parafina stała	650	40
Inne gumy	654 b	50
Kalafonja	655 a	50
Żywice i inne niewym.	655 b 2	50
Gumożywice	556 b I	56
Guma elastyczna surowa	826 a	50
Gąbki zwykłe surowe	933 a I	70
Żołądki solone	938 b	50
Szmaty	951	40

Wymienione kontyngenty nie odnoszą się do towarów pochodzących z krajów, z któremi zawarto układy, oraz importowanych do Włoch w ramach kompensacji prywatnej przy równoczesnym eksporcie produktów włoskich.

W Gazzetta Ufficiale z 26 marca br. ukazał się dekret król. z daty 28 lutego br. wprowadzający zmiany taryfy celnej w poz. 139 wosk, niewymieniony: b) 1) w stanie surowym — 55 lir; 2) bielony lub czyszczony — 75 lirów od 1 q;

w poz. 643 oleje mineralne, surowe b) 1) oleje białe i do transform. — 70 lir.: 2) inne 25 lirów od 1 q.

Olej wazelinowy biały dla łuszczarni ryżu oraz oleje mineralne smarowe, inne, przeznaczone do wyrobu białych olejów i dla transformatorów, są zwolnione od cła na warunkach, które będą ustalone przez Ministra Skarbu.

Podatek od sprzedaży olejów mineralnych wynosi lir. 75 od 1 q. olejów miner. białych i dla transformatorów (poz. 643b, 1); Nr. 35 od 1 q. olejów mineralnych smarowych, innych (poz. 643b) 2), lir. 22 od 1 q. oleju wazelinowego białego dla łuszczarni ryżu. Oleje smarowe inne przeznaczone do wyrobu olejów mineralnych białych i dla transformatorów dopuszczone są do importu i zwolnione od podatku sprzedażnego na tych samych warunkach, jakie ustalone są dla zwolnienia od cła.

Utrzymany jest w mocy podatek 15% ad valorem, (według dekretu z 24. 9. 31, Nr. 1137) od wosku, niewymienionego, z poz. 139b) taryfy celnej.

Natomiast oleje mineralne smarowe przeznaczone dla jakichkolwiek celów, według poz. 643b) taryfy, zwolnione są od podatku „ad valorem" na mocy dekretu z 3. II. 34 Nr. 88.

Do poz. 298d taryfy celnej dodaje się następującą uwagę: „Na podstawie warunków i przepisów, które będą wydane przez Ministra Skarbu, korzystają z traktowania odnoszącego się do łomów żelaznych i stalowych niżej wymienione materjały żelazne i stalowe — o ile przeznaczone do wyrobu nakryć stołowych — a więc: odcinki nowe blach żelaznych użytych do wyrobu kotłów, wagonów lub kadłubów okrętowych, wysortowane kadzie i ich ułamki, rygle drugiej jakości. ułamki blach okrągłe, owalne lub kwadratowe i odpadki pochodzące z nieudanego walcowania blachy".

Dekret wszedł w życie z dniem 26 marca 1935 r.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma agenturowa w Brukseli pragnie wejść w stosunki handlowe z polską wytwórnią wyrobów fajansowych wszelkiego rodzaju. P/9537/61/Ż.

Fabryka papieru w Medjolanie interesuje się importem żywicy drzew iglastych z Polski. P/8458/47/Ż.

Firma kanadyjska pragnie importować szkło stołowe z Polski. P/8960/63/Ż.

Firma w Buenos Aires interesuje się importem preparatów chemicznych. P/8936/47/Ż.

Firmy angielskie interesują się importem z Polski węgla drzewnego (z twardego drzewa jak: brzoza, buk itd.) Węgiel ma być sortowany według wielkości ziarna. P/9689/47/KC.

Firma w Hadze interesuje się importem z Polski wyrobów z drzewa bukowego dla gospodarstwa domowego (wyłączając meble) a mianowicie: tackami, łyżkami drewnianemi, siedzeniami na bidety, stolnicami i t. p. P/8708/40/KC.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

ZDROWE TENDENCJE ROZWOJOWE NASZEGO RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO.

Za 2—3 tygodnie wyruszy na połowy północno - morskie rybacka flotyla „Mewy", która po raz pierwszy tego roku zimowała w Gdyni. Na statkach tych w liczbie 15-tu tym razem już się znacznie zwiększy odsetek polskiej załogi. Dzięki przeprowadzonemu szkoleniu fachowemu na specjalnych kursach, zorganizowanych przez Morski Instytut Rybacki udział polskiej załogi odrazu podnosi się do 50 proc. obsady całej flotyli. To już znaczny krok naprzód. Tracą się już wszelkie nawet pozory sztuczności; towarzystwo dalekomorskich połowów „Mewa" już i pod względem użytej fachowej pracy staje się warsztatem rodzimej pracy na pełnem morzu.

Równocześnie daje się zauważyć ożywienie zainteresowania naszych rybaków dla połowów bornholmskich, gdzie nietylko połowy dorszy i flądər, ale i połowy łososi widzą coraz więcej naszych kutrów. Zainteresowanie temi połowami byłoby bezwątpienia o wiele większe, gdyby rynek nasz był lepiej przygotowany do konsumcji świeżej ryby z tych połowów, zwłaszcza do konsumcji dorszy.

W przybrzeżnych połowach również widzimy zdrowy objaw przejścia do silniejszych motorów i większych kutrów, a to w głównym celu połowów szprotów włókiem. Te ostatnie połowy wymagają od rybaków większego rozmachu w pracy, dalszych i dłuższych wyjazdów, większej inicjatywy, większego fizycznego wysiłku, większego ryzyka również.

Metody pełnomorskich połowów coraz więcej są przyswajane przez naszych rybaków. Jak widać na wszystkich trzech odcinkach: północnomorskim, pełnomorskim - bałtyckim i przybrzeżnym idziemy dużemi krokami naprzód. Rybacy nasi nietylko są dziś lepiej przygotowani do połowów dalekomorskich niż jeszcze kilka lat temu, ale okazują pełne zainteresowanie dla nich, rozumiejąc dobrze, że „nie święci garnki lepią". Wzorowa szkoła masowych połowów sieciami pławnemi jaką jest polska flotyla lugrów „Mewy" typu holenderskiego może być jeszcze uzupełniona statkami - trawlerami, do których przygotowaniem są również bałtyckie połowy włókiem.

Słabem miejscem tego obiecującego rozwoju naszego rybactwa na Bałtyku i na morzu Północnem jest niewystarczająco rozwinięte spożycie w kraju dorsza w ciągu całego roku i szprota w tak korzystnie dla jego konsumcji przypadającym sezonie zimowym. Zarysowuje się tendencja ograniczania połowów (szproty) i ograniczania się do zamrażania (dorsze): hamuje się tem samem również dalsze połowy, zamiast doprowadzenia do jaknajwiększej konsumcji jaknajświeższego towaru — surowego lub wędzonego.

Wszystkie kraje walczyły i walczą o zwiększenie konsumcji morskiej ryby. I u nas walka ta musi być uporczywa, wielostronna i gruntowna, ażeby usunąć jedyny hamulec z drogi tak pięknie się zapowiadającej, drogi rozwojowej naszych własnych połowów morskich.

KRONIKA.

— **TENDENCJA NA RYNKU SOLONEGO ŚLEDZIA** w Gdyni wbrew oczekiwaniom i po świętach pozostała słaba. Przyczynę tego widzieć można w podwójnem działaniu: słabej zdolności nabywczej ludności i w skutkach odpływu kapitałów do branży owoców południowych, które wciąż jeszcze mają swoje działanie.

— **NA RYNKU WĘDZONEJ RYBY** sytuacja bez zmian. Szprotów wędzi się obecnie około 30% ilości z okresu przedświątecznego, za surowiec płacą wędzarnie 6—7 złotych za 50 kg. Sezon szprotów można uważać za zakończony w wędzarnictwie, gdyż wędzą je tylko niektóre wędzarnie i to obok łososi, dorszy w kawałkach, flądr i węgorzy.

WYSTAWY I TARGI

MIĘDZYNARODOWE TARGI W BUDAPESZCIE.

Od 3 do 13 maja 1935 r. odbędą się w Budapeszcie Targi Międzynarodowe. Są to najdawniejsze tego rodzaju targi w Europie, urządzane przez Izbę handlową i przemysłową od 30 lat i odbywają się co roku w porze wiosennej. W targach zeszłorocznych wzięło udział około 1500 wystawców. Zwiedzających było około 600 tys., w tej liczbie ponad 20 tys. cudzoziemców.

Z zamiarem dokonywania zakupów zwiedzają Targi budapeszteńskie interesanci z przeszło 20 państw.

W ramach 200 grup towarowych umożliwiają Targi dokładny przegląd nietylko produktów węgierskiego przemysłu fabrycznego, lecz również i płodów rolnictwa węgierskiego, które dzięki ułatwieniom transportowym i dewizowym, przewidzianym na czas trwania Targów, mogą być eksportowane na szczególnie dogodnych warunkach.

Na podstawie legitymacji targowej udzielane są następujące ulgi:

1. Ulgi przejazdowe na linjach komunikacyjnych 65 przedsiębiorstw w 26 państwach.
2. Wjazd do Węgier bez wizy; wizę można otrzymać dodatkowo na terenie Targów za opłatą zniżoną.
3. Ulgi tranzytowo - wizowe w przejeździe przez Austrję, Rumunję, Niemcy i Włochy.
4. Wolny wstęp na teren Targów.
5. Ulgowe leczenie w słynnych kąpielach leczniczych i sanatorjach w Budapeszcie.
6. Ulgowy wstęp do galeryj, muzeów, kinematografów, teatrów itp.
7. 33%-owe zniżki kolejowe i okrętowe dla osób wyjeżdżających z Budapesztu w celu zwiedzenia prowincji węgierskiej.

Ważność ulg rozpoczyna się na kilka dni przed otwarciem i trwa przez kilka dni po zamknięciu Targów. O szczegółach informują biura podróży i zastępstwo honorowe.

Ulgi handlowe dla nabywców towarów są następujące:

1. Przy tranzakcjach eksportowych — ulgi przewozowe i dewizowe.
2. Teren Targów stanowi obszar wolnocłowy.
3. Ułatwienia przy magazynowaniu towarów.
4. Towary, przewożone na podstawie tranzakcyj, zawartych na terenie Targów, korzystają na linjach Węgierskich Kolei Państwowych przez jeden miesiąc z 10%-owej zniżki taryfowej.
5. Handlowa służba informacyjna za pośrednictwem radja.
6. Inne ułatwienia w związku z zawieraniem tranzakcyj.

RYNEK PRODUKTÓW SPOŻYWCZYCH

SYTUACJA NA RYNKACH ZBYTU PRODUKTÓW JAJCZARSKICH I MLECZARSKICH.

Masło.

W związku ze świętami Wielkanocnemi na rynku wyraźnie zaznaczyła się aktywność handlowa. Brak wystarczających dowozów świeżego masła spowodował dalszą zniżkę cen, które pod koniec okresu sprawozd. osiągnęły poziom zł 3,00—3,10 za kg masła I gatunku w hurcie. Z położenia tego skorzystało również masło z chłodni, którego resztki znalazły się na rynku i znajduje chętnych nabywców.

Zagranica bez zmiany.

Jaja.

Wskutek zwiększonego zapotrzebowania świątecznego ceny zwyżkowały. W dniu 13 bm. płacono za jaja świeże z Poznańskiego zł 70 do 72 za skrzynię 24-kopową. Tendencja mocna.

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA—GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Capella	24. 4.	27. 4.	1. 5.	4. 5.
Śląsk	1. 5.	4. 5.	8. 5.	11. 5.

Po 15 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Abo — Mäntyluoto — Wasa

H. Lenczat i S-ka

s/s Wandram — z Gdyni 4. 5.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Magnus — z Gdyni 29. 4.

s/s Seine — z Gdyni 13. 5.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Egeria	29. 4.	2. 5.

Do Rygi i Lübeck

H. Lenczat i S-ka

s/s Annelise — z Gdyni 18/20. 4.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 24. 4.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 2. 5.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterranean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 7. 5.

Żegluga Polska S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 25. 4.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 29. 4.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sie

s/s Egon — z Gdyni 6. 5.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 7. 5.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 7. 5.

Do Ahus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 1. 5. s/s Iwan — z Gdyni 15. 5.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 7. 5.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

	Odjazdy — Sailings	
	Gdynia	Gdańsk
s/s	wtorki i soboty	wtorki i soboty
Kaethe	27. 4.	30. 4.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 30. 4. — z Gdańska 4. 5.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen)
(Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Santa Cruz — z Gdyni 26. 4. s/s Akershus — z Gdyni 3. 5.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Jaederen — z Gdyni 29. 4. s/s Ursa — z Gdyni 13. 5.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Cieszyn — z Gdyni 30. 4. — z Gdańska 4. 5.

Lenczat & Co sp. z o. o.

s/s Wiborg — z Gdyni 30. 4.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statek dodatkowy „Irisen", odchodzący z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.

Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

	Odjazdy — Sailings	
	Gdynia	Gdańsk
s/s	poniedziałki i czwartki	środy i soboty
Condor	25. 4.	27. 4.
Oscar Fridrich	29. 4.	1. 5.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.

Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Cieszyn	30. 4.	4. 5.	9. 5.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 25. 4. — z Gdańska 27. 4.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Oberon — z Gdyni 28. 5.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 23. 4. — z Gdyni 25. 4.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 30. 4. — z Gdyni 2. 5.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 23. 4. — z Gdyni 25. 4.
s/s Lublin — z Gdańska 30. 4. — z Gdyni 2. 5.

Do Liverpool i Manchester

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Katholm — z Gdyni 23. 4.

Do Leith — Grangemouth — Aberdeen

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Corsica — z Gdyni 26. 4. s/s Majorca — z Gdyni 4. 5.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre - La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Magnus — z Gdyni 29. 4. s/s Seine — z Gdyni 13. 5.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Pasajes — z Gdyni 11. 5.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Pasajes — z Gdyni 11. 5.
Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Gdynia — porty hiszpańskie (Walencja — Barcelona)

Polska Agencja Morska (P. A. M.)

s/s Nancy — z Gdyni 17. 4.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Girgenti — z Gdyni 15. 5.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Charkow — z Gdyni 3. 5.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 30. 4.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanb l — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Vikingland — z Gdyni 2. 5. m/s Roland — z Gdyni 13. 5.
m/s Forsvik — z Gdyni 29. 5.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Sagaporack — z Gdyni 27. 4. s/s Carplaka — z Gdyni 28. 4.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Kościuszko — z Gdyni 2. 5.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Lima — z Gdyni 29. 4.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Orient — z Gdyni 23. 4.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Hammaren — z Gdyni 22. 5.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe

Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Oran — z Gdyni 4. 5.

Gdynia — Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Sumatra — z Gdyni 4. 5.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

28 kwietnia:

m/s TIRADENTES lin. z Savannah z bawełną, Bergenske.

s/s JAEDEREN lin. zach. norweska tylko po ładunek, Bergenske.

s/s SVANHOLM lin. zach. angielska (Manchester — Liverpool) z tow. Reinhold.

s/s MAGNUS lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wył. i ładowania, Reinhold.

m/s CONSTANT z Rotterdamu z bananami, PAM.

s/s ZEESTER z Rotterdamu z bananami, PAM.

s/s VEGA po węgiel, PAM.
s/s MARS ze złomem, Rummel & Burton.
s/s KORSBORG po węgiel, Rummel & Burton.

29 kwietnia:

m/s LIMA lin. z Buenos Aires dla wyład. i ładowania, PAM.
s/s FIOR DI MANDORLO lin. z portów włoskich, Rummel & Burton.
s/s KOŚCIUSZKO z Amsterdamu w powrocie z wycieczki na morze Śródziemne, Linja Gdynia — Ameryka.
s/s CIESZYN lin. z Helsinek/Tallinna dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s ANNELIESE lin. po ładunek do Rygi i Lubeki, Lenczat.
s/s EGERIA lub substyt., lin. z Bremy dla wyład. i ład. do Rygi i Bremy, Prowe-Wolff.
s/s OSKAR FRIEDRICH lin. z Rotterdamu dla wyład. i ład. Prowe—Wolff.
s/s FORSVIK lin. lewantyńskiej, Polsko-Lewant.
s/s BALTONIA lin. (lub 30-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, Pol. Z. K. B.
s/s LUBLIN lin. (lub 1-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.
s/s ELGOE po węgiel, PAM.
s/s KINNE po węgiel, Reinhold.
s/s ENID po węgiel, Speed.
s/s FAGERVIK po węgiel, Speed.
s/s PLATO po węgiel, Bergenske.
s/s SVINT po węgiel, Bergenske.
s/s SATURN po węgiel, Bergenske.
s/s Wm. Th. MALLING po węgiel, Bergenske.

30 kwietnia:

s/s PORT ADELAIDE lin. australijska z wełną, PAM.
s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji/Rotterdamu dla wyład. i ładowania. Żegluga Polska.
s/s CHORZÓW lin. z Hamburga dla wyład. i ładow., Żegluga Polska.
s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Lenczat.
s/s CHARKOW z portów Marokka i Algieru z towarami, Reinhold.
s/s FRODE z portów Gulfu z towarami, Reinhold.
s/s TAERNAN z Rotterdamu z bananami i drobn., PAM.
s/s GÖTA po węgiel, Bergenske.
s/s TORUŃ po węgiel, PAM.

1 maja:

s/s CITY OF ORAN lin. po ład. na Daleki Wschód, PAM.
s/s IWAN lin. z Göteborga/Malmö z towarami, Bergenske.
s/s PAULINA po węgiel, Bergenske.

2 maja:

m/s VIKINGLAND lin. lewantyńskiej, Polska-Lewant.
s/s PHOEBUS lub substyt., lin. z Rotterdamu dla wyładunku i ładowania, Wolff.
m/s DELHI lin. indyjska tylko dla wyładowania, Bergenske.

3 maja:

s/s MAJORCA lin. po ładunek do Leith, Reinhold.
s/s BOTILLA RUSS lin. po ładunek do Helsingforsu, Kotki i Wiborga, Lenczat.
s/s FLYNDERBORG po węgiel, Progress.

4 maja:

m/s SUMATRA lin. indyjska tylko dla ładowania, Bergenske.
s/s TCZEW lin. z Norrköping/Stockholm dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s CREMON lin. po ładunek do Abo (Turku) i Wasa, Lenczat.
s/s ALBERT lub subst. lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.
s/s CLIFFWOOD lin. z N. Yorku i Filadelfji, Am. Scantic Line.
s/s ESCHENBURG lin. po ładunek do Kotki i Wiborga, Lenczat.
s/s MERCUR po węgiel. PAM.
s/s UTKLIPPAN po węgiel, PAM.
s/s NAALDVIJK ze złomem, PAM.

5 maja:

s/s WARSZAWA lin. z Havre dla wyład. i ładowania, Polbrit.
s/s ARIADNE lub substyt. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s HUNDVAAG z Rotterdamu z bananami i drobnicą, PAM., Żegluga Polska.

6 maja:

s/s LECH lin. (lub 8-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, Polbrit.
s/s LWÓW lin. (lub 8-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.
s/s MARIEHOLM lin. wsch. szwedzka dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s OTTILIE z Lubeki — Kłajpedy — Lipawy dla wył. i ładowania, Lenczat.
s/s BUTT lin. z Antwerpji/Rotterdamu dla wyładunku i ładowania, Prowe.
s/s SÄRIMNER po węgiel, Bergenske.
s/s LYGIA po węgiel, Bergenske.
s/s FRANKRIG po węgiel, Bergenske.
m/s CHISONE po węgiel, Polrob.
s/s CAPELLA lin. z Helsinek/Tallinna dla wyład. i ładowania, Żegl. Polska.

7 maja:

s/s PUŁASKI lin. z N. Yorku z pasażerami, pocztą i towarami, Lin. Gd. Ameryka.
s/s HERAKLES lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.
s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s URSA lin. zach.-norweska tylko po ładunek, Bergenske.
s/s TATTI lub substyt. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.

8 maja:

s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.